L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

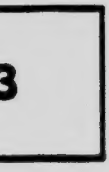
Bibliothèque nationale du Canada

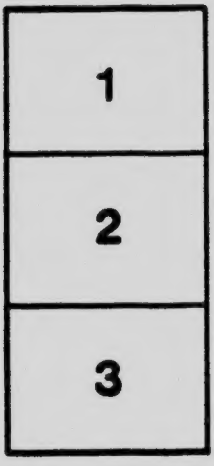
Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

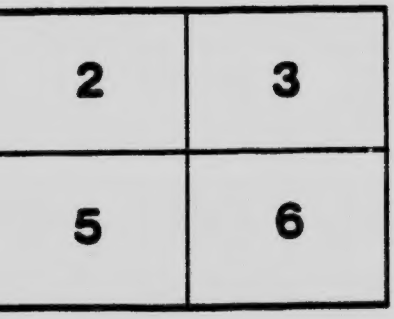
Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ▽ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.







NATIONAL LIBRARY
CANADA
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

COÛT DU GRAND TRONC PACIFIQUE.

UN FARDEAU ÉPOUVANTABLE POUR LE PAYS.

Les promesses du gouvernement en 1903 et les rapports du gouvernement aujourd'hui, démontrent que le peuple du Canada a été honteusement trompé.

Le caractère moral de l'administration Laurier ne saurait être mieux défini et expliqué que par la comparaison du coût approximatif actuel du Grand Tronc Pacifique avec les rapports faits par les Ministres, lorsque le contrat fut approuvé par la Chambre des Députés avec les déclarations du Premier Ministre et de ses partisans durant la campagne électorale de 1904.

Le programme du chemin de fer Transcontinental fut le principal appel au peuple par le gouvernement durant les dernières élections. Les déclarations autorisées et emphatiques des Ministres étaient des promesses faites au peuple du Canada sur les obligations et les dépenses encourues. Tout ce qui fut écrit pendant cette campagne du parti Gouvernemental fut contresigné par les déclarations des Ministres. Les électeurs qui supportèrent le Gouvernement donnèrent, sans aucun doute tout leur appui à ses solennelles déclarations.

$13,000,000 DEVAIENT TOUT PAYER.

Que furent ces promesses?

Le rapport énergique du Premier Ministre au Parlement et souvent répété sur les hustings fut celui-ci:

Le montant total de l'argent devant être payé par le Gouvernement pour la construction de la ligne allant de Moncton au Pacifique sera d'environ $12,000,000 à $13,000,000 et pas un sou de plus. (Hansard, 1903, page 7691.).

La brochure électorale avait à ce sujet comme en-tête:

"Un chemin de fer Tronscontinental pour $1[illegible]0,000," et dans le texte ceci: "C'est un fait patent et indiscutable que $13,000,000 couvriront entièrement les dépenses du pays concernant ce chemin de fer.

Mr. Fielding répéta au Parlement le rapport du Premier Ministre et déclara que les $13,000,000 étaient absolument exacts:

MULTIPLIÉS PAR TROIS.

Pendant la session de 1908, le Ministre des Chemins de Fer et le Ministre des Finances au courant de ce qui existait, firent de nouvelles déclarations, par lesquelles ils certifièrent au peuple du Canada que le coût du chemin de fer était toujours de $13,000,000, comme en faisaient foi les rapports de 1903 et 1904.

L'accroissement des dépenses de ce chemin de fer a été si au-delà des estimés des quatre et cinq années précédentes, qu'au lieu de $12,000,000 ou $13,000,000, M. Graham dit qu'il coûte actuellement $38,262 976. (Hansard, 1908, page 12,675.)

M. Fielding, dans la même discussion, approuve cette déclaration; cependant dans le rapport de M. Fielding de 1903 il comprend dans ces dépenses l'intérêt des quatre-neuvièmes du coût du Pont de Québec. En 1905 il

FC 550
C68
1909

ne fut plus question de cela, réduisant ainsi son évaluation de la charge d'intérêt s'élevant à plus d'un million.

Nous avons donc ici les deux évaluations faites durant une période de cinq ans par le même Ministère, à savoir: une de $13,000,000 et une de $38,000,000, soit environ $39,000,000 et $40,000,000, en y ajoutant le Pont.

Cependant la section devant être faite par le Gouvernement n'est probablement construite au quart, une grande partie n'ayant été adjugée par contrat qu'en juillet 1908, tandis que la section Mountain n'est que partiellement arpentée. Quel sera le coût lorsque cette ligne sera complétée?

LES OBLIGATIONS RÉELLES.

Maintenant, voyons un peu quelles sont les obligations réelles et le coût actuel pour le peuple du Canada, si nous laissons de côté les rapports des $13,000,000 au sujet de cette entreprise. Ces obligations ont été déclarées par Mr. Borden dans un rapport fait à la Chambre de Députés, le 7 juillet 1908, et rapportées dans le Hansard, page 12,243. Avant de vous donner ce rapport il serait peut-être bon de reproduire celui du Ministre des Chemins de Fer sur lequel est basé le rapport de Mr. Borden. On peut le lire dans un journal relatif à une session, la chose a été contestée par M. Graham et consignée dans le Hansard, pages 12,238 à 12,242:

Longueur de la ligne de Moncton à Winnipeg	1,803,55 milles	
Coût approximatif par mille		$ 63,427
Part du Transcontinental dans le coût des ateliers de Moncton		750,000
Terminals à Québec		2,000,000
Ateliers de Winnipeg		1,500,000
Terminals de Winnipeg, arrangement conjoint avec le Canadian Northern—		
Section Prairie	916 milles	
Section Mountain	839 milles	
Coût approximatif de la Section Mountain		$61,520,000

Prenez maintenant le rapport de M. Borden sur les dépenses et obligations du Canada concernant cette ligne, si l'on se base sur le dernier rapport Ministre:

DIVISION EST.

Construction du Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, 1,803,65 milles, au coût approximatif de $63,427 par mille		$114,393,765
En accordant cinq ans pour la période de construction, il y aura une moyenne de 2 ans et demi d'intérêt simple à 3½ pour cent pendant la construction, ou $4,003,781.67 par année pour 2 ans et demi		10,009,454
Le Coût de la Division Est lorsqu'elle sera terminé sera ainsi de		124,403,219
A ceci il faut ajouter 7 ans d'intérêt à 3 pour cent (intérêt simple) après son achèvement, durant lesquelles le G. T. R. ne paiera aucun loyer		20,124,676
Ainsi que l'intérêt à 3 pour cent pour trois années additionnelles pendant lesquelles il ne sera perçu aucun loyer excepté si les profits sont suffisants		11,196,290
		$161,724,185

PONT DE QUÉBEC.

Coût du Pont de Québec jusqu'au 1er Mars 1907 (Rapport du Gouvernement	$5,422,238	
Coût approximatif d'achèvement	9,000,000	
		14,422,238

891100

TERMINALS.

Coût approximatif de notre part des terminals à Québec, Winnipeg et Moncton et des ateliers à l'est de Winnipeg	$5,470,000

SECTION MOUNTAIN.

Coût de la Section Mountain (139 milles) tel qu'indiqué sur rapport établi $61,520,000	
Soixante-quinze pour cent des $46,140,000 ci-dessus devant être garantis par le Gouvernement pour la construction de la Section Mountain.	
Et le Gouvernement consent de payer sans aucun recours l'intérêt sur les obligations ainsi garanties pour 7 ans, lesquelles à 3½ pour cent, s'élèvent à	11,304,300

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES.

Montant total des dépenses et intérêt concernant la Division Est comme ci-dessus	124,403,219
A ceci il faut ajouter 7 ans d'intérêt à 3 pour cent (intérêt simple) après achèvement pendant lesquelles le G. T. P. ne paiera pas de loyer	26,124,676
Aussi l'intérêt à 3 pour cent, pour trois années additionnelles pendant lesquelles il ne sera perçu aucun loyer à moins que les profits soient suffisants	11,196,290
Coût du Pont de Québec d'après l'évaluation	14,422,238
Coût des terminals à Moncton, Québec et Winnipeg et les ateliers à l'est de Winnipeg	5,470,000
Intérêt devant être payé par le Gouvernement sans aucun recours sur la Section Mountain	11,304,300
Montant total des dépenses	$192,920,723

OBLIGATIONS GARANTIES.

En addition aux dépenses ci-dessus le Gouvernement est tenu à ses engagements concernant ses obligations garanties:	
Garantie sur émission d'obligations de la Section Mountain comme ci-dessus	46,140,000
Garantie sur émission d'obligations de la Section Prairie, 916 milles à $13,000 par mille	11,908,000

Dépenses	$192,920,723	
Garantie d'obligations	58,048,000	
Total		$250,966,725

ADMET $230,000,000.

Lorsque M. Borden eut fait ce rapport, M. Graham et M. Fielding consacrèrent quatre jours à l'étudier pour ensuite en faire la critique. M. Graham ne s'attacha qu'à la discussion de trois articles. L'un des articles était une accusation sur les terminals à Winnipeg, à propos desquels les déclarations du Ministre avaient été équivoques. En supposant la véracité de ses objections, il y aurait une réduction de $878,750. Le Ministre s'opposa aussi d'ajouter le Pont de Québec dans le rapport, malgré que le pont fasse partie du G. T. P.; en 1903 M. Fielding lui-même, déclara que les quatre neuvièmes du coût devraient être à la charge du Transcontinental. Le seul autre article auquel M. Graham fit opposition était l'intérêt de

$11,196,290 sur le coût de la section Est pour les trois années pendant lesquelles on ne peut percevoir aucun loyer à moins que les profits soient suffisants. M. Graham croyait que les profits seraient suffisants, et M. Fielding contesta que le montant fut en tous cas porté au débit de la compagnie. Ceux qui croient que la Compagnie du G. T. P. gagne suffisamment pour payer ce loyer peuvent effacer les $11,196,290. Même, si l'on accorde la part du Pont de Québec que M. Fielding désirait inclure en 1903, les dépenses et les obligations dépasseront encore $230,000,000.

QUELQUES COMPARAISONS.

Prenons maintenant le rapport du coût de construction tel qu'il a été fait par les Ministres en 1903 et 1908.

En 1903 M. Fielding fit un rapport très détaillé qu'il disait être rédigé par des autorités compétentes, et qu'il répéta en 1904. Il déclara que la ligne allant de Moncton à Winnipeg serait construite pour $51,300,000. (Hansard, page 8584.)

M. Graham, Ministre des Chemins de Fer, admet maintenant le coût à $114,393,765.

En 1903 M. Fielding calcula l'intérêt pendant la construction à $3,309,676.

M. Graham dit maintenant que cet intérêt s'élèvera à $10,009,754.

En 1903 M. Fielding évalua les sept années d'intérêt à $11,468,030.

M. Graham admet maintenant que cet intérêt sera de $26,124,676.

En 1903 M. Fielding déclara que la garantie par le Gouvernement sur la section Mountain " ne pouvait dépasser $14,400,000."

M. Graham donne maintenant le coût de la section Mountain à $61,520,000, et fait garantir la somme de $46,140,000 par le Gouvernement.

Dans leurs calculs de 1903 et 1904, M. Fielding et tous les autres ministres laissèrent de côté le coût des terminals dans la division Est; ils estiment maintenant les dépenses entre $4,000,000 et $5,000,000.

En 1903 M. Fielding dit que le Pont de Québec coûtera $4,500,000.

Le Gouvernement est déjà responsable pour plus de $6,000,000 concernant cette enterprise, et le pont reste encore à construire.

En 1903, les Ministres évaluèrent le coût de la ligne de Québec à Winnipeg à $28,000 par mille.

Ils admettent maintenant qu'elle coûtera $63,000 par mille.

Les Ministres produisirent des rapports officiels par lesquels la ligne de Québec à Moncton coûterait $25,000 par mille seulement, et qu'elle n'aurait que 400 milles de longueur.

La Commission du Transcontinental évalue maintenant le coût d'une division à $32,573, une à $42,000, une à $45,000, une à $51,000, une à $65,000, une à $83,000, et une à $110,000. La distance s'est accrue à 456 milles, et sur une partie de la distance il y a une " pente " qui exige une locomotive extra pour qu'un train puisse la gravir.

En 1903, l'évaluation du coût total de Québec à la section de Moncton était de $10,000,000. Ce montant s'est élevé à $24,000,000.

D'après les évaluations actuelles, le coût sera d'environ $25,000,000.

Voilà bien les promesses sur lesquelles le Gouvernement obtient le consentement du Parlement et celui du Pays pour le contrat du Grand Tronc Pacifique.

Voilà bien ce que les Ministres avouent maintenant, négation flagrante de ces promesses et de ces déclarationss d'aucune valeur.